

PAESAGGIO E MOBILITÀ TRA APPROCCI TEORICI E PRATICHE LOCALI. IL CASO DEI GRUPPI DI CAMMINO A BERGAMO

Riassunto: La necessità di ripensare in maniera sostenibile le forme di mobilità a scala urbana e la crescente attenzione verso i paesaggi del quotidiano costituiscono i punti di riferimento del presente contributo. Da entrambi emerge l'importanza di considerare, nel rapporto tra individui e ambiente, il ruolo delle pratiche e della dimensione collettiva. L'articolo descrive in primo luogo alcuni dei principali approcci teorici che affrontano la relazione tra percezione del territorio e forme di mobilità partendo da tre punti di vista differenti: spaziale, soggettivo e collettivo. Vengono poi illustrati alcuni primi risultati relativi allo studio del caso dei Gruppi di cammino di Bergamo. I dati, raccolti attraverso l'uso di interviste in cammino georeferenziate, restituiscono un quadro complesso, costituito da elementi concreti ma anche da esperienze, memorie, saperi, valori e progettualità; quadro coerente con una definizione multidimensionale del concetto di paesaggio. Il contributo mira quindi a stimolare il dibattito sul ruolo che la pratica dei Gruppi di cammino possa assumere nella produzione e gestione del paesaggio urbano come bene collettivo e più in generale ad approfondire e sviluppare i possibili 'ponti' teorici tra la dimensione del paesaggio e quella della mobilità.

Parole chiave: paesaggio, mobilità, gruppi di cammino, cittadinanza attiva, beni comuni

1. Il contesto della ricerca

Mobilità e paesaggio sono due concetti che, ad una prima riflessione, potrebbero sembrare distanti e poco conciliabili: l'uno intrinsecamente dinamico, l'altro apparentemente legato ad uno sguardo statico. Eppure il primo permette di attraversare l'altro, di esplorarlo e conoscerlo; il secondo è attrattore di movimenti, si pensi al turismo, e a volte riflesso di profondi mutamenti spesso generati da interventi volti a favorire e velocizzare la mobilità. Le riflessioni qui esposte nascono così dalla volontà di indagare i rapporti tra i paesaggi del quotidiano e le forme di mobilità non motorizzata, in particolare il cammino, due dimensioni che appartengono alla vita di ciascun individuo e che inseriscono la ricerca in un contesto di diffusa attenzione verso entrambi i temi.

Da un lato vi è la presa di coscienza sempre più diffusa degli impatti ambientali generati da un modello di mobilità incentrato sull'automobile privata. A scala europea, il settore dei trasporti contribuisce per quasi il 20% alle emissioni di gas serra e sino al 50% nell'emissione di altri inquinanti (Staricco, 2013, p. 153). Inoltre, il settore dei trasporti incide notevolmente anche sul consumo di suolo: l'utilizzo dell'automobile come mezzo di trasporto primario è stato infatti uno dei fattori principali alla base del processo di sprawl urbano. In Europa si moltiplicano ogni anno le iniziative dedicate

* Scuola di Dottorato in Studi Storici, Geografici e Antropologici, Università degli Studi di Padova

alla promozione di una mobilità meno inquinante¹ e in particolar modo alla diffusione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (Commissione Europea, 2013). Accanto ad un generale tentativo di riorientare il paradigma di mobilità urbana verso una migliore offerta di servizi pubblici, si assiste anche ad un proliferare di iniziative di mobilità “dolce”, ossia pedonale e ciclabile, spesso praticate in gruppo: si pensi ai raduni in bicicletta delle “Critical Mass”, ai bambini accompagnati a scuola a piedi con i “Piedibus” o ai Gruppi di Cammino.

In secondo luogo si è assistito negli ultimi decenni alla crescita di attenzione nei confronti del paesaggio ordinario (Zerbi, Scazzosi, 2005, p. 22), soprattutto in riferimento alle aree urbane (Gambino, 2003), anche a seguito della Convenzione Europea del Paesaggio, secondo la quale il paesaggio non è identificato da un particolare grado di rilevanza estetica, culturale o naturalistica, e arriva quindi a coincidere con tutto il territorio, comprendendo spazi naturali, rurali, urbani e periurbani che possono essere considerati eccezionali, ma anche paesaggi della vita quotidiana e paesaggi degradati (Consiglio d’Europa, 2000, Art. 2). Il paesaggio, oltre ad essere ubiquitario, è anche sempre più inteso come un concetto dinamico, contenente in sé una dimensione progettuale (Luginbühl, 2009, p. 67; Magnaghi, 2010; Lanzani, 2011): è un progetto che tuttavia non è unicamente a carico degli esperti e dei decisori, ma vede al centro anche i cittadini, poiché è anche attraverso le pratiche e le percezioni quotidiane che si modella il paesaggio fisico e sociale (Olwig, 2007).

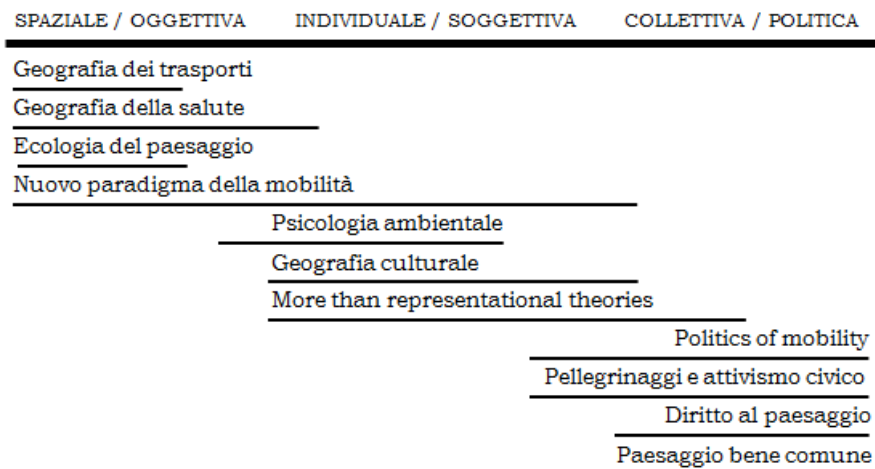
Questo contributo mira in primo luogo ad offrire un quadro dei principali approcci teorici che, pur partendo da basi disciplinari differenti, giungono al riconoscimento di una stretta relazione tra i cambiamenti del paesaggio urbano e le dinamiche relative all’incremento, o alle trasformazioni, delle infrastrutture e dei servizi di mobilità; relazione che sussiste allo stesso tempo anche sul piano immateriale: tra la percezione del territorio e la condizione mobile del soggetto che lo attraversa. La seconda parte dell’articolo è invece dedicata alla presentazione della metodologia di ricerca adottata e di alcune riflessioni preliminari emerse dalle prime indagini sul campo.

2. Dimensioni della relazione tra mobilità e paesaggio

Per approfondire la relazione tra mobilità dolce e percezione del paesaggio urbano, nel presente articolo si individuano tre filoni teorici: il primo segue un approccio che si potrebbe definire principalmente “spaziale” o “oggettivo” e comprende gli studi che si occupano delle caratteristiche quantitative e degli effetti materiali delle mobilità sul paesaggio; il secondo riguarda maggiormente la dimensione “individuale”, o più propriamente “soggettiva”, e racchiude al suo interno le riflessioni che si concentrano sulle ripercussioni culturali e sulle pratiche in cui si incarna tale relazione; il terzo filone, infine, raggruppa gli approcci che ne approfondiscono principalmente la dimensione “politica” o “collettiva”. Tale suddivisione non pretende di essere esaustiva, non corrisponde ad una successione cronologica né vuole definire una netta separazione tra gli approcci citati, i quali di frequente travalicano i confini qui arbitrariamente assegnati e, come spesso accade nelle più recenti ricerche geografiche, assumono punti di vista multiscalari.

¹Si vedano i portali www.civitas.eu e www.eltis.org, che raggruppano numerose iniziative di mobilità sostenibile promosse in Europa.

Fig. 1 – Dimensioni di riferimento nell'analisi del rapporto tra mobilità e paesaggio



2.1. La dimensione spaziale

Tra le dinamiche che determinano i cambiamenti delle forme del territorio e delle modalità con cui esso viene attraversato ed esperito, l'evoluzione delle infrastrutture e i flussi di beni e persone giocano un ruolo chiave. Storicamente la geografia dei trasporti si è a lungo concentrata sugli effetti che le caratteristiche dei luoghi (in primo luogo infrastrutturali ed economiche) determinano sulle tipologie e sui quantitativi di mobilità presenti (Knowles, 2009), adottando in particolare un approccio neopositivista e con una netta prevalenza dei concetti di spazio e rete su quelli di luogo e percorso. Recentemente tuttavia, nonostante le numerose critiche sollevate riguardo la ristrettezza degli approcci puramente quantitativi sviluppati negli anni Cinquanta e Sessanta, la cui fortuna è proseguita in seguito anche grazie all'avvento dei sistemi informativi geografici (Goetz et al., 2009), si sottolinea l'importanza della geografia dei trasporti per modellizzare e teorizzare maggiormente le relazioni tra le persone e i luoghi, ad esempio concentrandosi sui concetti di accessibilità e mobilità come chiavi per analizzare le interazioni umane con l'ambiente circostante (Knowles, 2009, p. 442), concetti ai quali ultimamente si aggiunge quello, più specifico e diffuso soprattutto nell'ambito della geografia della salute, di *walkability* (Andrews et al., 2012; Frank et al., 2006; Leslie et al., 2007). I più recenti sviluppi della geografia dei trasporti testimoniano infatti il suo crescente interesse e impegno verso l'analisi dei legami tra le infrastrutture o i flussi di mobilità, oggetto principale di questa branca della geografia, e le dinamiche di tipo economico, ambientale o sociale, come ad esempio l'alta velocità dei trasporti come motore di sviluppo e allo stesso tempo genesi di disuguaglianze, la dipendenza del sistema dei trasporti dagli idrocarburi e il conseguente impatto sul clima o infine, e di particolare interesse per l'oggetto del presente contributo, la relazione tra le infrastrutture e i servizi di mobilità e la salute pubblica (Schwanen, 2016). Proprio in quest'ultimo caso, diversi studi si concentrano sugli spazi delle mobilità quotidiane e, attraverso analisi statistiche effettuate per stabilire il peso che i caratteri materiali del

paesaggio (densità, diversità, tipologia, pendenza, ecc..) esercitano nel determinare scelte di mobilità non motorizzate, cercano di individuare i fattori capaci di predire maggiormente la mobilità pedonale e quindi il livello di pedonabilità (*walkability*) degli spazi urbani. Tra di essi troviamo la sintassi dello spazio urbano (Hiller, Hansen, 1989) o più nel dettaglio la variabilità negli usi del suolo (Cervero, Duncan, 2003), la visibilità (Desyllas et al, 2003) o la presenza di piazze, alberi o edifici commerciali (Foltête, Piombini, 2007). La quasi totalità di queste ricerche vengono motivate dalla volontà di informare e indirizzare più consapevolmente i decisori, e quindi il mondo della pianificazione urbana e dell'architettura, per la costruzione di paesaggi urbani che siano favorevoli alla diffusione di stili di vita sani che contribuiscano a contrastare il fenomeno dell'obesità, dando per implicito in alcuni casi, una sorta di neo-determinismo ambientale (Andrews et al., 2012, p. 1926). I risultati e le considerazioni che emergono da tali studi possono tuttavia fornire basi e spunti di riflessione utili per le altre tradizionali aree di ricerca geografica, come ad esempio gli studi sul paesaggio (Keeling, 2009, p. 517), e per considerare i legami che la mobilità non motorizzata, e le caratteristiche dei contesti in cui è più praticata, hanno con altre sfere della vita pubblica e privata.

Proprio in relazione alla tipologia di uso del suolo, anche gli approcci legati all'ecologia urbana (Antrop, 2004, Byrne e Wolch, 2009) hanno posto l'attenzione sul ruolo delle infrastrutture di mobilità da un lato come causa di frammentazione ecologica e perdita di biodiversità e dall'altro come possibili nuove connessioni verdi per una maggiore integrazione della natura all'interno degli ambiti urbani (Gambino, 2009). Gli effetti negativi dell'urbanizzazione diffusa, resa possibile grazie ad una maggiore capacità e velocità degli spostamenti, si traducono in una perdita di bio-diversità dei paesaggi, dovuta da un lato alla riduzione dell'intervento umano nelle aree marginali, soprattutto in quelle montane, e ad un eccesso di antropizzazione che omogeneizza i paesaggi urbani dall'altro. L'approccio dell'ecologia del paesaggio, che possiede anche una corrente dedicata proprio alla *road ecology*, fornisce un punto di vista utile sul valore ecologico che è possibile tutelare anche attraverso una maggiore integrazione tra le infrastrutture per una mobilità lenta e ricreativa e il loro ruolo di potenziali corridoi ecologici (Bryant, 2006). Queste riflessioni contaminano anche la disciplina urbanistica poiché, come afferma infine Bernardo Secchi, "le reti della mobilità non sono più concettualizzate unicamente come composte da canali di sempre maggiore portata, ma anche come insieme di vasi capillari entro tessuti spugnosi; il problema della circolazione e del traffico non è più solo problema di adduzione, stoccaggio ed evacuazione, ma anche problema di percolazione entro città e territori dei quali sempre più frequentemente viene riconosciuto il carattere eminentemente poroso. [...] Porosità ed isotropia divengono concetti fondamentali, così come identità, separazione funzionale e gerarchia lo erano per l'urbanistica tradizionale. Mutuati dalle scienze ambientali essi non riguardano solo la mobilità delle persone e delle merci, ma i movimenti di tutte le specie (umane, animali e vegetali) entro un territorio. In qualche modo essi costituiscono una passerella concettuale tra i temi della mobilità e quelli ambientali, costringendo l'urbanistica ad utilizzare concetti inabituali." (Secchi, 2011, p. 88).

L'analisi delle caratteristiche materiali degli spazi delle mobilità può quindi fornire dati utili non solo per lo studio della relazione tra mobilità e salute (umana e ambientale) e per una pianificazione più attenta alla mobilità non motorizzata, ma anche per poter approfondire, senza tuttavia adottare un approccio neo-determinista, il ruolo che tali caratteristiche hanno nell'instaurarsi di una relazione di affezione, di tipo immateriale quindi, tra i paesaggi del quotidiano e gli individui.

2.2. Il nuovo paradigma della mobilità

Il nuovo paradigma della mobilità (Sheller, Urry, 2006), termine che indica la “svolta mobile” verificatasi negli anni ‘90 all’interno degli studi sociali, si situa a cavallo tra la dimensione oggettiva e quella soggettiva, poiché richiede di connettere in una logica olistica le diverse sfaccettature delle mobilità e stimola a considerare maggiormente ciò che accade durante il tragitto da un punto A a un punto B (Middleton, 2011) ponendo sotto una luce differente gli spazi delle mobilità. Se in precedenza i trasporti erano un tema considerato marginale, confinato negli studi economici o in quelli precedentemente descritti appartenenti alla geografia dei trasporti, si può affermare, traducendo le parole di Spinney, il quale si è occupato in particolare di ciclisti pendolari, che le scienze sociali si siano progressivamente rese conto di dover trovare nuove forme per esplorare gli spazi delle mobilità e poter quindi spiegare le azioni sociali in maniera concreta e utile (Spinney, 2009). Per farlo, i fautori di questa svolta ritengono che la nuova premessa per descrivere e comprendere il mondo sia fondata maggiormente su concetti come movimento e fluidità piuttosto che su staticità e struttura. A seguito del cosiddetto *mobilities turn*, le mobilità, inoltre, vengono sempre più spesso indicate al plurale, così come nel titolo del recente volume di De Vecchis, nel quale l’autore offre una panoramica delle numerose questioni di geografia umana legate al movimento (l’altrove, la prossimità, l’inclusione e le conflittualità per citarne alcune) e in cui sottolinea come “la geografia abbia sempre di più espresso interesse e considerazione nei confronti delle diverse manifestazioni spaziali generate dalla mobilità” (De Vecchis, 2014, p. 25). Il *new mobilities paradigm*, infatti, non è del tutto nuovo alla geografia, poiché da tempo essa è consapevole che “*mobilities rework, shape, animate, and perform places and landscapes*” (Merriman, 2009, p. 135). Secondo questo approccio le mobilità sono da considerarsi quindi come un insieme di atti territorializzanti, oltre che de-territorializzanti, così come espresso da Cresswell e Merriman, i quali evidenziano come il movimento nel paesaggio contribuisca al movimento, inteso come cambiamento, del paesaggio stesso (Cresswell, Merriman, 2011, p. 7). In parziale disaccordo con quanto sostenuto da Marc Augé in riferimento ai “nonluoghi” della mobilità postmoderna (Augé, 2009), i due geografi inglesi sottolineano come gli spazi delle mobilità non agiscano solo in quanto contesto, sfondo, stimolo o limite al movimento, ma che essi stessi vengano continuamente prodotti e ri-prodotti grazie al continuo sovrapporsi e al passaggio di cose e persone.

Questa svolta mobile ha così stimolato i geografi e non solo a prendere in considerazione il ruolo della mobilità nella società contemporanea, integrando gli studi quantitativi con metodologie qualitative; tuttavia, bisogna sottolineare che, come dimostrato anche dal peso che viaggi e migrazioni hanno nel testo di De Vecchis, spesso la geografia italiana si è concentrata, non senza ragioni, sulle macro-scale, lasciando in secondo piano il movimento che caratterizza la vita di ciascuno: quello degli spostamenti quotidiani. Pare quindi utile rivolgere l’attenzione al ruolo assunto dalle forme e dalle pratiche di mobilità non motorizzata e non eccezionale nella creazione e gestione dei paesaggi urbani.

2.3. La dimensione soggettiva

Il ruolo della dimensione soggettiva, non solo intesa come appartenente ad un singolo individuo, ma come rinuncia alla pretesa di poter modellizzare e descrivere strutture di processi oggettive, indipendenti da dinamiche culturali e da aspetti psicologici, può essere rintracciato, ancor prima del *mobilities turn*, all'interno degli studi psicologici dedicati al funzionamento della percezione del paesaggio, così come nel tentativo di dare visibilità alle rappresentazioni mentali e ai significati associati agli oggetti concreti che costituiscono il tessuto urbano da parte di chi vive e si muove all'interno delle città. Muoversi (o immaginare di muoversi) nello spazio urbano è per gli studi di psicologia ambientale una sorta di strumento di laboratorio da utilizzare per comprendere come la percezione, soprattutto visiva, influenza i comportamenti delle persone. Questi approcci hanno in seguito contaminato anche l'urbanistica e diffuso la pratica delle mappe mentali, spesso costruite anche a seguito di sopralluoghi a piedi (Lynch, 1960).

Nel campo geografico, durante il *cultural turn* degli anni Settanta e Ottanta, anziché approfondire le dinamiche psicologiche, vi è piuttosto la volontà di concentrarsi sul linguaggio, sui discorsi, i significati e le rappresentazioni come narrazioni e strumenti per comprendere le varie manifestazioni delle realtà sociali (Howard et al., 2013). Il paesaggio, in questa fase, viene principalmente inteso come modo di vedere il mondo, caratteristico di un sistema storicizzato ed espressione di una società (Cosgrove, 1998); tuttavia, esso non solo è osservato e quindi "consumato", letto attraverso una particolare lente culturale, ma è anche "prodotto" da processi culturali e capace anche di una sua propria mobilità, in quanto i paesaggi stessi possono venire riproposti in diversi contesti, si pensi ai processi di colonizzazione e imperialismo, e i valori da essi trasmessi possono migrare e venire adottati in contesti diversi o provocare spostamenti, quali ad esempio il turismo di massa (Wylie, 2007).

Bisogna attendere tuttavia la svolta fenomenologica e verso approcci cosiddetti *non-representational*, o meglio *more than representational* (Ingold, 2000; Lorimer, 2005), per assistere ad una maggiore attenzione verso le modalità con cui la vita prende forma e si esprime nelle esperienze quotidiane, nella routine, nei movimenti del corpo e dei corpi nello spazio. Le ricerche sul paesaggio e sulla mobilità che si dimostrano sensibili alle pratiche sono considerate una chiave per superare sia la a-storicità associata ad alcuni studi sulla mobilità sia la staticità di alcune interpretazioni del paesaggio (Merriman et al., 2008, p. 192). Il richiamo al superamento di una lettura ridotta alla rappresentazione delle mobilità, dei significati e dei discorsi ad essa associati, è contenuto anche nell'approccio di Cresswell, il quale propone di considerare contemporaneamente i tre aspetti costitutivi della mobilità: il movimento fisico in sé, la rappresentazione che ne costituisce il significato condiviso e, infine, le esperienze e le pratiche in cui si incarna (Cresswell, 2010, p. 19).

Per quanto riguarda il paesaggio, come già sottolineato, esso non viene più ridotto alla sua dimensione visuale; è infatti un concetto polisemico ed è sempre più descritto attraverso i termini di "tensione" (Wylie, 2007) e "ambiguità" (Gambino, 2009) poiché è al tempo stesso dentro e fuori il soggetto, contemporaneamente realtà fisica, rappresentazione ed esperienza. Diversi ricercatori hanno provato così ad applicare questo approccio che spinge a concentrarsi sulle pratiche quotidiane di incontro tra movimento, in senso lato, e paesaggio. Lorimer cita ad esempio studi su coltivatori, su dog-sitter o artisti, nei quali ciò che emerge è il rapporto intimo e corporeo tra il soggetto e il paesaggio, spesso costituito da piante, radici, suolo, terra, erba e giardini; questi studi concentrano l'attenzione sui paesaggi creati da azioni e processi anziché rappresentati dall'esito finale del lavoro (Lorimer, 2005, p. 85). In questo senso il paesaggio si fa soggettivo e temporaneo, così come una performance artistica rispetto ad un quadro.

La dimensione esperienziale del paesaggio è quindi strettamente correlata alle pratiche che lo attraversano e che contribuiscono a formarlo; l'approccio culturale prima e quello fenomenologico poi, permettono di arricchire l'analisi dei paesaggi delle mobilità quotidiane di nuovi strumenti sia cognitivi che metodologici. Il tentativo avviato con questa ricerca, sebbene non voglia ridursi a considerare solo gli elementi fisici del paesaggio come determinanti di particolari scelte di mobilità, non vuole allo stesso tempo cadere in un eccessivo relativismo, critica da alcuni rivolta agli approcci fenomenologici che rischiano di ridurre il paesaggio ad un qualcosa di effimero, temporaneo, a percezione empirica, corporale e pre-culturale. Per non limitarsi ad una visione esclusivamente estetica è possibile fare quindi riferimento ad un'ulteriore categoria di ricerche approcci che riportano in luce le dinamiche collettive e quindi anche politiche che interessano le forme di mobilità urbana e i relativi paesaggi.

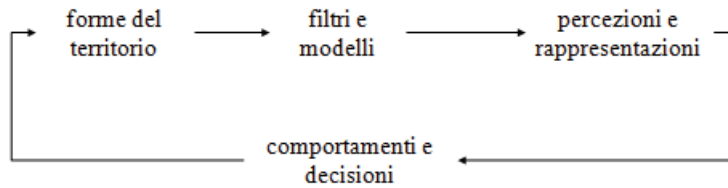
2.4. *La dimensione collettiva*

La terza e ultima tappa di questo percorso attraverso alcune delle principali riflessioni a cavallo tra mobilità e paesaggio riunisce al suo interno quegli approcci che pongono particolare attenzione alla dimensione collettiva e politica veicolata tramite scelte di mobilità o espressa dal paesaggio. Lo stesso Cresswell, descrivendo sei aspetti della mobilità (*starting point, speed, rhythm, routing, experience e friction*) osserva come, analizzando le differenti forme di mobilità, sia possibile individuare gerarchie di potere e fornire una descrizione di come esse siano variate nel tempo attraverso differenti 'costellazioni di mobilità' (Cresswell, 2010, p. 26). Forse un esempio di ricostruzione di tali costellazioni può essere rintracciato nel volume di Rebecca Solnit, che ripercorre diverse pagine della storia caratterizzate anche dal ruolo collettivo e civile (religioso, artistico o politico) del camminare come forma di riappropriazione dei luoghi e condivisione di percorsi, dal pellegrinaggio al santuario di Chimayò alle marce di protesta antinucleari sino a quelle del movimento *Reclaim the Street* (Solnit, 2005).

In Italia, geografi, urbanisti e architetti si sono spesso schierati a favore della riscoperta dei paesaggi del quotidiano e delle pratiche di mobilità lenta come strumenti di comprensione dell'urbano, anche tramite sensibilità artistiche (Careri, 2006), ma soprattutto come obiettivi di una pianificazione locale sostenibile orientata alla creazione di paesaggi che riflettano maggiormente il senso dei luoghi e le aspirazioni delle comunità locali (Magnaghi, 2010; Lanzani, 2011).

Ma è con la Convenzione Europea del Paesaggio che il dibattito si amplia e approfondisce le ragioni, e le criticità, di un'interpretazione del paesaggio come un fattore importante per il benessere delle comunità, alle quali viene assegnato, seppur in maniera non sempre del tutto chiara, il diritto ad intervenire nelle decisioni che riguardano il futuro del paesaggio (Scazzosi, 2004; Olwig 2007; Egoz, 2011; Butler e Berglund, 2014). Lo schema di Castiglioni e Ferrario (2007) che descrive il paesaggio come esito di un continuo rapporto circolare tra popolazione e territorio, oltre a contenere in sé il riferimento sia alle rappresentazioni (filtri e percezioni) che alle pratiche individuali e collettive (decisioni e comportamenti), mette proprio in evidenza il ruolo attivo della popolazione nel modificare il paesaggio in cui vive.

Fig. 2 – La relazione circolare del paesaggio



Fonte: Castiglioni, Ferrario, 2007

Oltre ad essere oggetto di identità soggettive o condivise e stimolare senso di appartenenza, il paesaggio è quindi anche frutto di un ruolo attivo delle comunità, aspetto che, pur essendo stata spesso sottolineata la dimensione collettiva del paesaggio, risulta ancora poco esplorato, soprattutto per quanto riguarda il paesaggio del quotidiano, verso il quale sembrano essere presenti almeno due diverse attitudini: quella “spaziale”, maggiormente attenta alla qualità funzionale ed estetica, e quella “sociale”, particolarmente legata all’uso degli spazi collettivi e quindi fortemente legata al concetto di bene comune (Castiglioni et al., 2015, p.150).

Questo percorso teorico tra le dimensioni spaziali, soggettive e collettive del rapporto tra mobilità e paesaggio mette in luce la ricchezza dei possibili “sguardi” sul paesaggio del quotidiano e sulle pratiche di mobilità e, come sottolinea Olwig, quanto sia necessario considerare il paesaggio “*as a cultural phenomenon that mediates between the spatial, the esthetic and the commons in the creation of communities and their political landscape*” (Olwig, 2015, p. 212).

Infine, ripercorrendo gli approcci citati è possibile evidenziare sinteticamente le tre principali considerazioni che hanno guidato l’impostazione della presente ricerca:

- considerare l’accessibilità pedonale e gli elementi o le componenti del paesaggio fisico che la condizionano;
- porre attenzione alla dimensione esperienziale delle mobilità quotidiane e al loro ruolo nella percezione dei paesaggi urbani;
- far emergere i fattori che influenzano la dimensione collettiva e politica delle scelte di mobilità e delle attitudini verso il paesaggio.

3. Il caso studio

Alla luce del percorso teorico illustrato nella prima parte, la scelta del caso studio è stata motivata dalla decisione di considerare le pratiche di mobilità non motorizzata in ambito urbano caratterizzate da un elemento: la dimensione collettiva. Se si vuole considerare il paesaggio come un bene comune (Parascandolo, Tanca, 2015) esso dovrebbe essere modificato e tutelato attraverso la partecipazione diretta di tutti e una partecipazione effettiva ed efficace dovrebbe portare alla costruzione di ‘paesaggi democratici’ fondati non sul vincolo imposto dall’alto né sull’assenza di vincoli, bensì sulla autoregolazione condivisa e consapevole (Castiglioni et al., 2010, p. 109), la quale è basata in gran parte sulla presenza e sulla costruzione di cittadinanza attiva.

Per attivismo civico si intende comunemente la “pluralità di forme con cui i cittadini si uniscono, mobilitano risorse e agiscono nelle politiche pubbliche esercitando poteri e

responsabilità al fine di tutelare diritti, curare beni comuni e sostenere soggetti in difficoltà” (Moro, 2013, p. 101) ed è possibile annoverare tra tali pratiche anche quelle, come i Gruppi di cammino, che agiscono per un *empowerment* inteso anche come incremento delle possibilità di mobilità e sostegno per soggetti deboli, quali le persone con ridotta mobilità dovuta all’anzianità o semplicemente all’adozione di stili di vita sedentari.

Diffusi dai primi anni 2000 in numerose province italiane, i Gruppi di cammino sono composti da un numero variabile di persone che si ritrovano almeno una volta a settimana per camminare insieme lungo un percorso urbano o extraurbano. Essi mirano, all’interno di una comunità specifica, sia alla promozione della cultura della salute sia al raggiungimento di obiettivi di natura socio-sanitaria. Con 300 gruppi e un totale di circa 4500 camminatori (Regione Lombardia, 2014), la provincia di Bergamo, contesto della presente ricerca, è seconda solo all’area milanese per numero di partecipanti. Dal sito della Rete provinciale bergamasca si legge che “il gruppo di cammino ha come peculiarità implicita il favorire attivamente la condivisione sociale fra i suoi protagonisti, accrescendo le conoscenze degli stessi camminatori e stimolandoli ad una partecipazione viva ed entusiasta all’interno di un processo che è totalmente condiviso in termini sia tempistici che partecipativi”². Con queste parole, gli stessi organizzatori riconoscono nella pratica del camminare in gruppo anche un valore educativo e di sensibilizzazione non solo sanitaria ma anche culturale, che vede la partecipazione e la condivisione come elementi fondamentali.

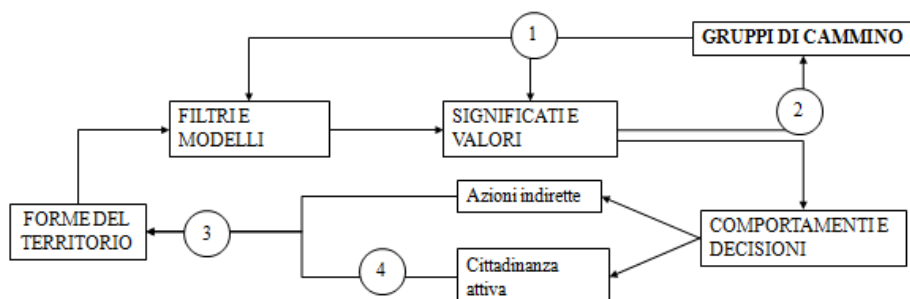
Mantenendo come riferimento lo schema in Figura 2, l’analisi del caso studio vuole evidenziare da un lato le caratteristiche del paesaggio percepite ed esperite attraverso il cammino, e dall’altro le modalità con cui, attraverso la partecipazione ai Gruppi, la popolazione incide sulle forme del territorio.

Nello schema proposto in Figura 3 è possibile individuare le principali domande della ricerca in corso: 1. In che modo il cammino in gruppo influenza le percezioni del paesaggio? 2. Come, viceversa, queste percezioni condizionano l’esperienza del camminare? 3. Quali sono gli impatti sulle forme del territorio? 4. È possibile considerare i gruppi di cammino come forme di cittadinanza attiva nei confronti del paesaggio?

Il presente articolo si propone di presentare le prime riflessioni e i primi dati raccolti, cercando di descrivere il paesaggio percepito dal gruppo in cammino e di stabilire se e come tale pratica di mobilità collettiva possa essere considerata come pratica di cittadinanza attiva, anche se non direttamente votata alla tutela degli spazi comuni ma piuttosto della salute, dell’inclusione sociale o della qualità della vita urbana, e se quindi possa essere in grado di stimolare la costruzione di un senso condiviso di paesaggio.

² Il sito della rete dei Gruppi di Cammino di Bergamo è raggiungibile al seguente link: <http://www.asl.bergamo.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idArea=16870&idCat=22217&ID=35371&TipoElemento=categoria>

Fig. 3 – Schema interpretativo delle relazioni tra gruppi di cammino e paesaggio



La ricerca in corso si concentra quindi sul paesaggio percepito e vissuto da alcuni partecipanti agli 8 Gruppi di cammino presenti nei quartieri della città di Bergamo, localizzati sia in aree centrali che nella frangia urbana periferica.

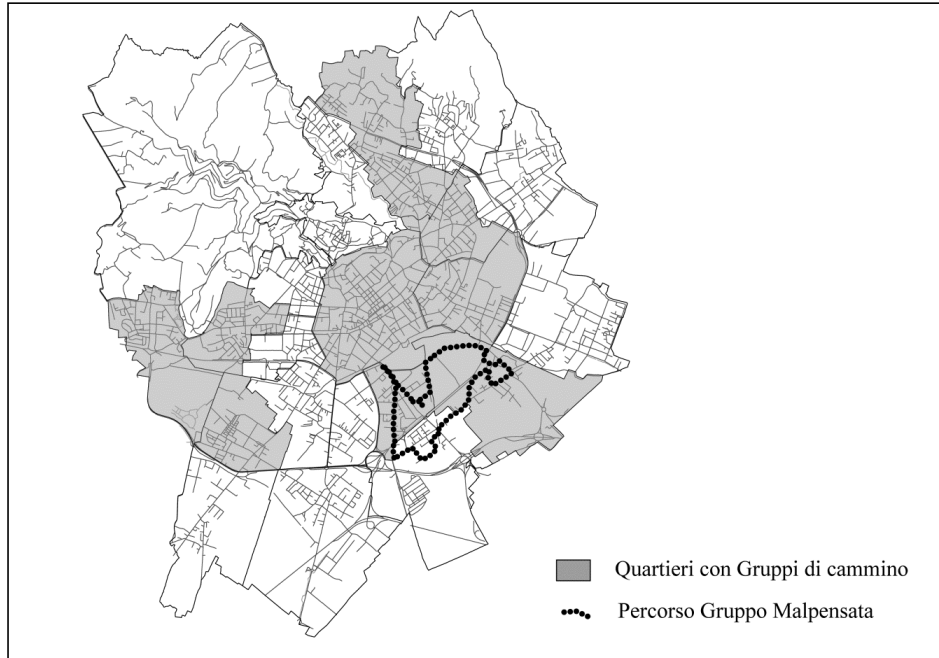
4. Il percorso come metodologia

A seguito del *mobilities turn*, numerosi studi, soprattutto quelli riguardanti le pratiche della vita quotidiana, si sono impegnati nel tentativo di “mobilitare” anche il processo di ricerca stesso (Hein et al., 2008). Riconoscere che camminare sia qualcosa di differente rispetto allo stare fermi implica ammettere anche che un’intervista in cammino possa fornire dati diversi rispetto alla stessa condotta al chiuso e in un punto fermo; per questo le *mobile methodologies* sono caratterizzate dal fatto che il ricercatore generalmente segue il soggetto in movimento per osservare come si sposta e per stimolarlo ad esprimersi in merito a ciò che lo circonda. In questo caso si è scelto di adottare la metodologia sviluppata da Evans e Jones chiamata *spatial transcript*, che consiste nell’effettuare interviste in cammino ed in seguito associare la trascrizione al tracciato GPS registrato, poiché offre la possibilità di analizzare come i soggetti in movimento interpretano lo spazio in cui si spostano e come questi spazi a loro volta contribuiscono a dar forma alle loro riflessioni. Pur essendo una tecnica piuttosto semplice e poco costosa, non sono state ad oggi individuate ricerche che abbiano applicato una simile metodologia in Italia. A differenza dei casi studiati da Jones e Evans in cui venivano intervistati singoli individui (Jones e Evans, 2012; Evans e Jones, 2011), nel contesto della presente ricerca si è scelto di adattare questa tecnica a gruppi di persone in cammino.

Al fine di testare la metodologia, è stata organizzata una prima uscita con il Gruppo di cammino del quartiere Malpensata, a sud del centro cittadino (Fig. 4). Una volta raggiunto il punto di ritrovo del gruppo, composto in quel giorno da 5 partecipanti, tutte donne e di età compresa tra i 17 e i 59 anni, si è fornita una breve spiegazione dell’intento della ricerca, mentre durante il percorso gli stessi luoghi attraversati hanno agito da stimolo per sollecitarle ad esprimere le loro opinioni e a raccontarsi. La registrazione audio è stata in seguito trascritta e suddivisa in spezzoni di circa 10 secondi ciascuno, i quali sono stati poi associati alla traccia GPS e alle fotografie scattate, utilizzando un software GIS. Sono stati poi selezionati i punti dove è stato

registrato il parlato rispetto a quelli dove si camminava in silenzio e sono state individuate le aree in cui essi risultano maggiormente concentrati.

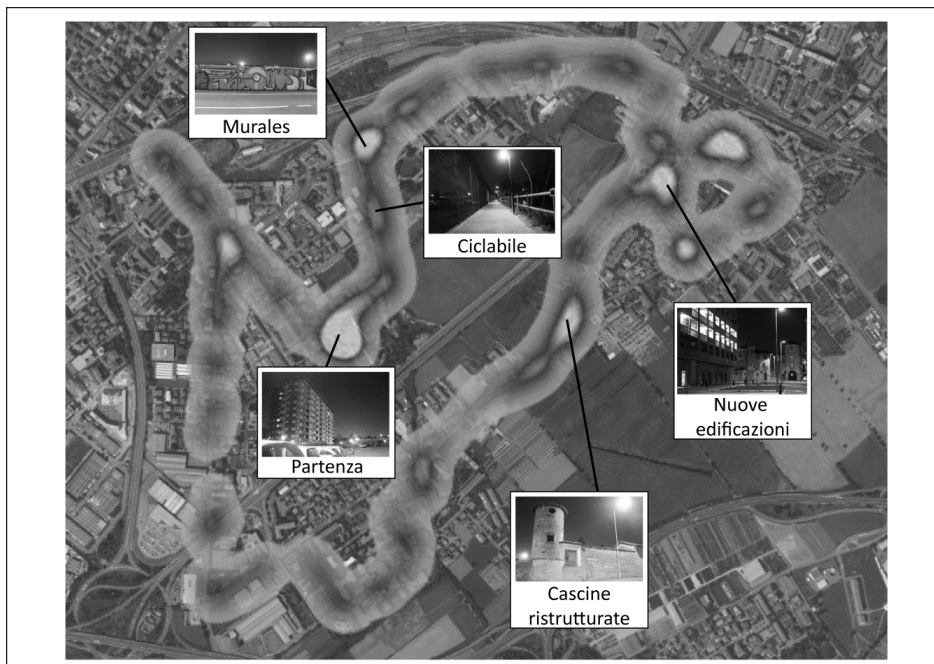
Fig. 4 – *Mappa dei Gruppi di cammino e del percorso effettuato nel quartiere Malpensata*



In Figura 5, in corrispondenza di queste aree a maggior concentrazione di punti, sono riportate alcune fotografie che rappresentano cinque esempi, i quali dimostrano come la metodologia abbia permesso di far emergere considerazioni in merito al paesaggio attraversato. Il punto di partenza è stato oggetto di riflessioni sulla presenza o assenza di spazi verdi comuni nei condomini del quartiere; la pista ciclabile, di recente realizzazione, ha sollevato apprezzamenti da parte di tutte le partecipanti; i murales lungo la via che costeggia l'ex-scalo merci sono stati segnalati come unico elemento positivo rispetto al contesto degradato e in abbandono; infine, alcune nuove edificazioni hanno sollevato critiche in merito alla coerenza architettonica rispetto al tessuto preesistente ma anche apprezzamenti perché “hanno riqualificato la zona perché prima era tutto verde incolto”.

La successiva fase dell'analisi ha visto l'interpretazione dei contenuti emersi attraverso una codifica manuale degli argomenti presenti in ciascuno spezzone audio e l'assegnazione di un grado neutro, positivo o negativo al giudizio espresso. Sono stati codificati così 45 temi ricorrenti su un totale di 271 sezioni di registrazione (Tabella 1).

Fig. 5 – *Mapa di concentrazione dei punti con parlato e alcune fotografie scattate*



Tra i principali argomenti vi sono, oltre a discorsi riguardanti le dinamiche interne al gruppo, riferimenti ai cambiamenti nel paesaggio urbano (nuove edificazioni, nuovi parchi o cascine ristrutturate), molti accenni alla sensazione di insicurezza, agli ostacoli e impedimenti che rendono difficile camminare (come la mancanza di attraversamenti pedonali) ma anche alla componente sociale del quartiere, che vede la presenza di numerosi strutture pubbliche (strutture sanitarie, scuole, centri di assistenza) e di comitati o associazioni di volontariato.

Tab. 1 – Codifica e frequenza degli argomenti emersi dall'intervista di gruppo

Gruppo	31	Edifici	5	Biblioteca	1
Cambiamenti	23	Senzatetto	5	Cane	1
Insicurezza	18	Benessere	4	Cascina	1
Impedimenti	17	Ciclabile	4	Inquinamento	1
Reti sociali	17	Speculazione	4	Morla (fiume)	1
Parco	16	Impegni	3	Negozi	1
Percorsi	15	Murales	3	Spazi inutilizzati	1
Storia	14	Nuove edificazioni	3	Ricordi	1
Quartiere	12	Traffico	2	Rifiuti	1
Bellezza	11	Verde	2	Salute	1
Camminare	9	Aerei	1	Sedentarietà	1
Bicicletta	8	Animali	1	Strada	1
Socializzazione	8	Anziani	1	Zona 30	1
Disagio a camminare	6	Assenza traffico	1		
Immigrati	6	Autobus	1		
Condomini	5	Vita sociale	1		

In Figura 6, sono riportati i punti a cui è stato associato un giudizio positivo o negativo e alcuni estratti significativi: nel primo caso il punto percepito come più “esterno”, nonostante sia quello più vicino al centro cittadino, è associato a giudizi e sensazioni negative; nel secondo si segnala che durante il percorso vengono individuati i “punti deboli della mobilità”, in questo caso un marciapiede impraticabile per le carrozzine; il terzo esempio fa invece riferimento alle nuove edificazioni in Figura 5; infine, il quarto esempio riguarda un tratto del percorso che, soprattutto a causa del traffico, di ostacoli o tratti privi di marciapiede, genera un “senso di desolazione”.

L'importanza della qualità del paesaggio attraversato e della presenza di aree verdi emerge dalla scelta del percorso stesso, principalmente condizionato dalla volontà di raggiungere i parchi pubblici presenti nelle vicinanze, al punto che per riferirsi all'itinerario la conduttrice del gruppo lo ha definito “il giro dei quattro parchi” (Figura 7).

Fig. 6 – Classificazione ed esempi di estratti dell'intervista in cammino

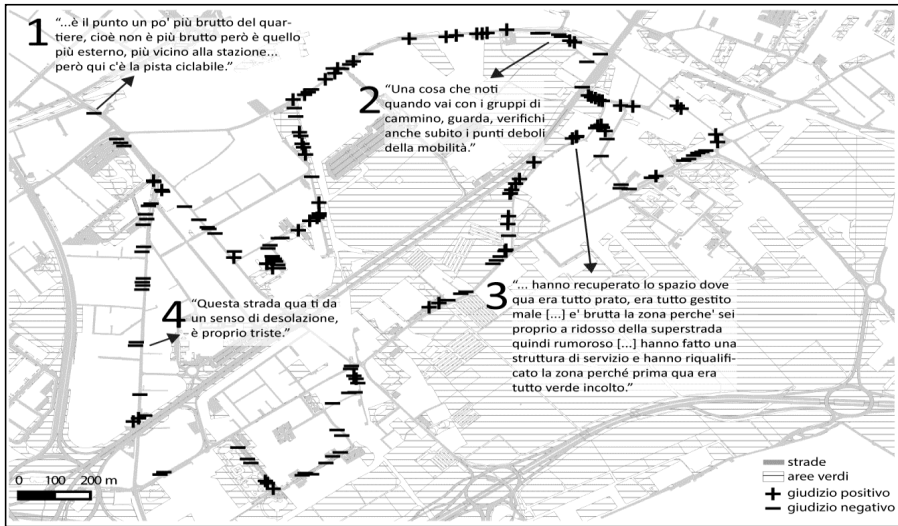
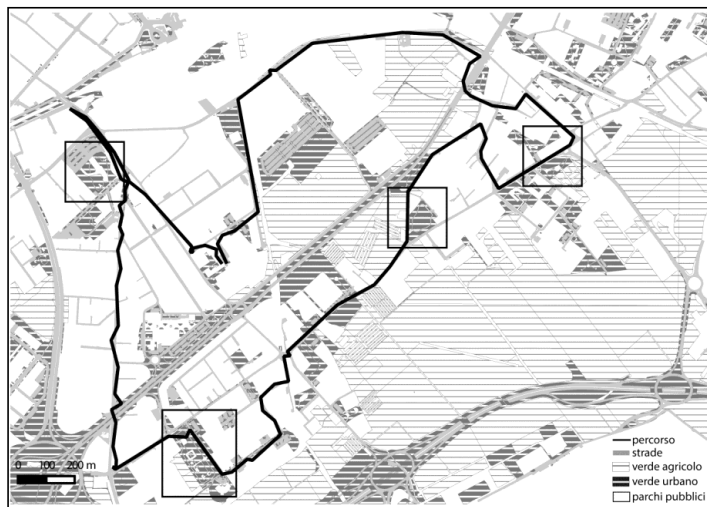


Fig. 7 – Mappa del percorso e dei parchi pubblici raggiunti



5. Conclusioni e questioni aperte

Ad una prima analisi, il paesaggio percepito dal Gruppo di cammino del quartiere Malpensata risulta essere complesso, diversificato e piuttosto conflittuale, al punto che nell'intervista in cammino i giudizi negativi (98) superano quelli positivi (72). Emerge inoltre la multidimensionalità del paesaggio e l'influenza esercitata dalle caratteristiche fisiche del contesto e da elementi materiali (la presenza di un parco o di un attraversamento pedonale), da discorsi e rappresentazioni (storie, ricordi o luoghi descritti come insicuri nel linguaggio comune) e da esperienze e sensazioni corporee (rumore, aria inquinata, necessità di camminare in fila indiana). La presenza di aree verdi e parchi pubblici, tappe fondamentali del percorso, risulta uno dei fattori che influenza maggiormente il livello di benessere percepito dai camminatori, anche se si possono notare differenze tra il valore assegnato al verde incolto e ai campi (presenti lungo il percorso ma raramente considerati) rispetto al verde gestito dei parchi urbani.

L'utilizzo degli *spatial transcripts* in gruppo ha permesso di raccogliere quindi numerose informazioni e di confermare, per questa ricerca, la validità di tale metodologia, in quanto capace di fornire nuove prospettive sulla città vissuta e prodotta dai soggetti in movimento (Jones, Evans, 2012a, p. 97) e di cogliere la triplice natura (materiale, soggettiva e collettiva) del paesaggio ordinario.

Rispetto ai tre spunti di riflessione individuati nella parte teorica del presente articolo, i Gruppi di cammino, alla luce dei primi dati emersi, sembrano in primo luogo potersi inserire non solo all'interno delle iniziative utili alla promozione di stili di vita sani ma anche come pratica che permette di porre attenzione sulla permeabilità pedonale del tessuto urbano. Tale paesaggio ordinario, attraversato con regolarità, offre al gruppo numerose occasioni per considerarne la qualità non solo estetica ma anche funzionale e sembra stimolare, da questo punto di vista, un'attitudine principalmente di tipo spaziale (Castiglioni et. al, 2015). È evidente inoltre come tale attitudine sia originata non solo dalla percezione visiva del paesaggio ma anche dall'esperienza fisica del cammino nel suo svolgersi, dal ritmo, dagli ostacoli, dalle sensazioni olfattive e uditive che ne caratterizzano i vari tratti. Infine, la condivisione di questa esperienza in una dimensione di gruppo, nonostante esso risulti essere uno dei principali temi discussi durante l'intervista, non sembra tradursi automaticamente in una esplicita assunzione di responsabilità verso il paesaggio attraversato in quanto bene comune. Tuttavia, non sono mancati segnali che potrebbero presupporre una maggior consapevolezza dei camminatori rispetto ai molteplici valori paesaggistici (culturali, storici, ambientali, sociali o identitari) presenti nei quartieri attraversati, frutto della reciproca condivisione delle conoscenze, e inoltre indicare la presenza di un processo, anche inconsapevole, di riappropriazione degli spazi urbani della vita quotidiana.

Ulteriori ricerche e approfondimenti, ampliate anche ad esempio a comitati o associazioni di cittadinanza attiva presenti nei quartieri, potrebbero contribuire ad individuare eventuali differenze nella percezione del paesaggio come bene collettivo tra gruppi "fermi" e gruppi "in movimento", e ad approfondire maggiormente il ruolo del cammino in gruppo come pratica di alfabetizzazione al paesaggio del quotidiano (Spirn, 2005). La capacità di lettura del paesaggio è infatti premessa necessaria per una gestione condivisa e consapevole dei paesaggi urbani.

In conclusione, richiamando le tendenze generali illustrate in apertura, pare opportuno stimolare il dibattito sul ruolo che queste pratiche assumono nel processo di conversione ecologica delle città contemporanee; ruolo giocato sia nei confronti dei processi di pianificazione tradizionale, in quanto comportamenti a basso impatto ambientale che stimolano e richiedono una progettazione urbana attenta alla continuità dei percorsi di mobilità sostenibile e alla qualità dei paesaggi ordinari, sia in relazione

alle esperienze più recenti di gestione e fruizione del paesaggio del quotidiano come bene collettivo.

Riferimenti bibliografici

- ANDREWS G.J., HALL E., EVANS B., COLLS R. (2012), Moving beyond walkability: on the potential of health geography, *Social Science & Medicine* 75, pp. 1925–1932.
- ANTROP M. (2004), Landscape change and the urbanization process in Europe, *Landscape and Urban Planning*, 67, pp. 9–26.
- AUGÉ M. (2009), *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera.
- BRYANT M.M. (2006), Urban landscape conservation and the role of ecological greenways at local and metropolitan scales, *Landscape and Urban Planning*, 76, pp. 23–44.
- BYRNE J., WOLCH J., (2009), Urban Habitats/Nature, in KITCHIN R., THRIFT N., *The International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford, pp. 46-50.
- BUTLER A., BERGLUND U. (2014), Landscape Character Assessment as an Approach to Understanding Public Interests within the European Landscape Convention, *Landscape Research*, 39, 3, pp. 219–236.
- CARERI F. (2006), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.
- CASTIGLIONI B., DE MARCHI M., FERRARIO V., BIN S., CARESTIATO N., DE NARDI A. (2010), Il paesaggio “democratico” come chiave interpretativa del rapporto tra popolazione e territorio: applicazioni al caso veneto, *Rivista Geografica Italiana*, 117, pp. 93-126.
- CASTIGLIONI B., FERRARIO V. (2007), Dove non c’è paesaggio: indagini nella città diffusa veneta e questioni aperte, *Rivista Geografica Italiana* 114, 3, pp. 51-67.
- CASTIGLIONI B., DE NARDI A., FERRARIO V., GERONTA C., QUAGLIA C. (2015), Rileggendo un caso di studio nella città diffusa veneta: dimensione spaziale e dimensione sociale nelle percezioni del paesaggio, in CASTIGLIONI B., PARASCANDOLO F., TANCA M., *Landscape as mediator. Landscape as commons. International perspectives on landscape research*, Cleup, Padova, pp. 147-159.
- CERVERO R., DUNCAN M. (2003), Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area, *American Journal of Public Health*, 93, 9, pp. 1478–1483.
- COMMISSIONE EUROPEA (2013), *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*.
- CONSIGLIO D’EUROPA (2000), *Convenzione europea del paesaggio*.
- COSGROVE D.E. (1998), *Social formation and symbolic landscape*, University of Wisconsin Press, Madison.
- CRESSWELL T. (2010), Towards a politics of mobility, *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, pp. 17-31.
- CRESSWELL T., MERRIMAN P. (2011), *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*, Ashgate.
- DESYLLAS J., DUXBURY E., WARD J., SMITH A. (2003), Pedestrian demand modelling of large cities: an applied example from London, *UCL Working paper series* 62.
- DE VECCHIS G. (2014), *Geografia delle mobilità. Muoversi e viaggiare in un mondo globale*, Carocci, Roma.
- EGOZ S. (2011), Landscape as a Driver for Well-being: The ELC in the Globalist Arena, *Landscape Research*, 36, 4, pp. 509–534.
- EVANS J., JONES P. (2011), The walking interview: methodology, mobility and place, *Applied Geography*, 31, pp. 849-858.

- FOLTÊTE J.C., PIOMBINI A. (2007), Urban layout, landscape features and pedestrian usage, *Landscape and Urban Planning*, 81, 3, pp. 225–234.
- FRANK L.D., SALLIS J.F., CONWAY T.L., CHAPMAN J.E., SAELENS B.E., BACHMAN W. (2006), Many pathways from land use to health: associations between neighborhood walkability and active transportation, body mass index, and air quality, *Journal of the American Planning Association* 72, pp. 75–87.
- GAMBINO R. (2003), Progetto e conservazione del paesaggio, *Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio*, 1, 0, pp. 9-23.
- GAMBINO R. (2009), Parchi e paesaggi d'Europa, Un programma di ricerca territoriale, *Parchi*, 58, pp. 27–48.
- GOETZ A.R., VOWLES T.M., TIERNEY S. (2009), Bridging the qualitative–quantitative divide in transport geography, *The Professional Geographer*, 61, 3, pp. 323–335.
- HEIN J.R., EVANS J., JONES P. (2008), Mobile methodologies: theory, technology and practice, *Geography Compass*, 2, 5, pp. 1266–1285.
- HILLIER B., HANSON J. (1989), *The social logic of space*, Cambridge University Press.
- HOWARD P., THOMPSON I., WATERSON E. (2013), *The Routledge Companion to landscape studies*, Routledge, Abingdon.
- INGOLD T. (2000), *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*, Psychology Press.
- JONES P., EVANS J. (2012), Rescue geography: place making, affect and regeneration, *Urban Studies*, 49, 11, pp. 2315–2330.
- KEELING D.J. (2009), Transportation geography: local challenges, global contexts, *Progress in Human Geography*, 33, 4, pp. 516–526.
- KNOWLES R.D. (2009), Transport geography, in KITCHIN R., THRIFT N., *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford, pp. 441–451.
- LANZANI A. (2011), *In cammino nel paesaggio: questioni di geografia e urbanistica*, Carocci, Roma.
- LESLIE E., COFFEE N., FRANK L., OWEN N., BAUMAN A., HUGO G. (2007), Walkability of local communities: using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes, *Health & Place* 13, 1, pp. 111–122.
- LORIMER H. (2005), Cultural geography: the busyness of being ‘more-than-representational’, *Progress in Human Geography*, 29, 1, pp. 83–94.
- LUGINBÜHL Y. (2009), Rappresentazioni sociali del paesaggio ed evoluzione della domanda sociale, in CASTIGLIONI B., DE MARCHI M., *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, Cleup, Padova, pp.61-69.
- LYNCH K. (1960), *The image of the city*, Harvard U.P., Oxford U.P.
- MAGNAGHI A. (2010), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- MERRIMAN P., REVILL G., CRESSWELL T., LORIMER H., MATLESS D., ROSE G., WYLIE J. (2008), Landscape, mobility, practice, *Social & Cultural Geography*, 9, 2, pp. 191–212.
- MERRIMAN P. (2009), Mobility, in KITCHIN R., THRIFT N., *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford, pp. 134–143.
- MIDDLETON J. (2011), Walking in the city: the geographies of everyday pedestrian practices, *Geography Compass*, 5, 2, pp. 90–105.
- MORO G. (2013), *Cittadinanza attiva e qualità della democrazia*, Carocci, Roma.
- OLWIG K.R. (2007), The practice of landscape “Conventions” and the just landscape: the case of the European Landscape Convention, *Landscape Research* 32, 5, pp. 579–594.
- OLWIG K.R. (2015), Epilogue to Landscape as mediator: the non-modern commons landscape and modernism’s enclosed landscape of property, in CASTIGLIONI B.,

- PARASCANDOLO F., TANCA M., *Landscape as mediator. Landscape as commons. International perspectives on landscape research*, Cleup, Padova, pp. 197-2014.
- PARASCANDOLO F., TANCA M. (2015), Is landscape a commons? Paths towards a metabolic approach, in CASTIGLIONI B., PARASCANDOLO F., TANCA M., *Landscape as mediator. Landscape as commons. International perspectives on landscape research*, Cleup, Padova, pp. 29-45.
- REGIONE LOMBARDIA (2014), Promozione dell'attività fisica e contrasto alla sedentarietà: programmi di sanità pubblica in Lombardia.
- SCAZZOSI L. (2004), Reading and assessing the landscape as cultural and historical heritage, *Landscape Research*, 29, 4, pp. 335-355.
- SCHWANEN T. (2016), Geographies of transport I: reinventing a field? *Progress in Human Geography*, 40, pp. 126-137.
- SECCHI B. (2011), La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali, *Criòs* 1, pp. 83-92.
- SHELLER M., URRY J. (2006), The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 38, 2, pp. 207-226.
- SOLNIT R. (2005), *Storia del camminare*, Pearson Italia.
- SPINNEY J. (2009), Cycling the city: movement, meaning and method, *Geography Compass*, 3, pp. 817-835
- SPIRN W.A. (2005), Restoring Mill Creek: landscape literacy, environmental justice and city planning and design, *Landscape Research*, 30, 3, pp. 395-413.
- STARICCO L. (2013), Smart mobility in SANTANGELO M., ARU S., POLLIO A. (a cura di), *Smart City. Ibridazioni, innovazioni e inerzie nelle città contemporanee*, Carocci, Roma, pp. 151-165.
- WYLIE J. (2007), *Landscape*, Routledge, Londra.
- ZERBI M.C., SCAZZOSI L. (2005), *Paesaggi straordinari e paesaggi ordinari: approcci della geografia e dell'architettura*, Guerini Scientifica, Milano.

Summary: The need to rethink urban mobility on a sustainable basis and the growing attention towards everyday landscapes are the reference points of this contribution. Both topics suggest and prompt to consider, in the relationship between individuals and the environment, the role of practices and of their collective dimension. The first part of the article describes some of the main theoretical approaches that address the relationship between landscape and mobilities, grouping them under three different perspectives: the spatial, the subjective and the collective one. Then, the article presents some initial results from an ongoing research which focuses on walking groups in the city of Bergamo (Italy). The data collected through the use of spatial transcripts return a complex framework consisting of material and immaterial elements: experiences, memories, knowledge, values and aspirations; a framework coherent with a multi-dimensional definition of the concept of landscape. The contribution aims to stimulate the debate on the role of walking groups in the production and management of the urban landscape as a collective good and, more generally, to deepen and develop theoretical connections between landscape and mobility studies.